Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/735

07. 07. 77

Sachgebiet 93

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Festlegung einheitlicher Grundsätze für die Kostenrechnung der Eisenbahnunternehmen

»EG-Dok. R/1568/77 (TRANS 92)«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf die Entscheidung 75/327/EWG des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten [1]), insbesondere auf Artikel 8,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Sanierung der Eisenbahnunternehmen erfordert die Aufstellung von Regeln für das Finanz- und Rechnungswesen, die sich möglichst weitgehend an die für Industrie- und Handelsunternehmen geltenden Grundsätze anlehnen, gleichzeitig aber auch die Besonderheiten der Eisenbahnen, insbesondere ihre Kosten- und Einnahmenstruktur berücksichtigen.

Die Sanierung macht die Festlegung einheitlicher Grundsätze für die Kostenrechnung der Eisenbahnunternehmen erforderlich.

Die Aufstellung einheitlicher Grundsätze für die Kostenrechnung der Eisenbahnunternehmen soll zu einer besseren Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen beitragen und ist ein nützlicher Faktor für alle Formen der Integration dieser Unternehmen.

Der Güterverkehr in geschlossenen Zügen ist ein wichtiger und an Bedeutung zunehmender Teil des gesamten Eisenbahngüterverkehrs; infolgedessen sollten einheitliche Grundsätze für die Kostenrechnung dieser Verkehre aufgestellt werden.

Die spezifischen Kosten eines bestimmten Verkehrs sind für die Eisenbahnunternehmen ein wichtiger Faktor bei der Preisbildung sowie bei der Entscheidung über die Annahmebedingungen eines solchen Verkehrs; im grenzüberschreitenden Verkehr können diese Kosten einen Faktor zur Verteilung der Einnahmen auf die an diesem Verkehr beteiligten Eisenbahnverwaltungen bilden.

Im grenzüberschreitenden Verkehr sollte dafür gesorgt werden, daß die an einem bestimmten Verkehr beteiligten Eisenbahnverwaltungen die Ergebnisse der Kostenberechnungen durch die Mitteilung dieser Kostenrechnungen vergleichen können.

Die Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Staaten erfordert eine größere Transparenz des Finanzwesens der Eisenbahnen.

Die Eisenbahnunternehmen haben den Staaten zu ihrer Unterrichtung die Angaben zu machen, die zur Beurteilung der finanziellen Ergebnisse nach Tätigkeitsgruppen notwendig sind.

Eine Mitteilung dieser Angaben an die Kommission würde den Vergleich der Tätigkeiten der Eisenbahnunternehmen auf Gemeinschaftsebene erleichtern.

Um die Kommission bei ihrer Aufgabe, auf die Anwendung der einheitlichen Grundsätze der Kostenrechnung zu achten und Maßnahmen zur Ausdehnung des Anwendungsbereichs nach dieser ersten Stufe vorzuschlagen, zu unterstützen, soll ein Beratender Ausschuß eingesetzt werden —

[1]) ABl. EG Nr. L 152 vom 12. Juni 1975, S. 3

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Abschnitt I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Die in dieser Verordnung festgelegten einheitlichen Grundsätze der Kostenrechnung der Eisenbahnunternehmen gelten für den Bereich der Kostenbestimmung eines bestimmten Güterverkehrs mit geschlossenen Zügen sowie für den Bereich der Verteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für folgende Eisenbahnunternehmen:

— Société Nationale des chemis de fer belge (SNCB)/ Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)
— Danske Statsbaner (DBS)
— Deutsche Bundesbahn
— Société Nationale des chemins de fer français (SNCF)
— Coras Iompair Eireann (CIE)
— Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (FS)
— Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)
— Naamloze Vennotschap Nederlandse Spoorwegen (NS)
— British Railways Board (BRB)
— Northern Ireland Railways Company Ltd. (NIR).

Artikel 3

1. Ab 1. Januar 1979 wenden die Eisenbahnunternehmen in den beiden unter Artikel 1 umschriebenen Bereichen den Grundsatz der Berechnung spezifischer Kosten an.

2. Als spezifische Kosten gelten:

2.1. im Falle von Güterverkehr:

a) für einen neuen Verkehr: die veränderlichen und festen Kosten, oder die direkten und die Gemeinkosten, die diesem Verkehr zugerechnet werden können.

b) für einen bestehenden Verkehr, dessen Aufgabe unter den bestehenden Bedingungen erwogen wird: die Kosten, die entfallen würden, wenn dieser Verkehr entfiele;

2.2. im Falle der gesamten Tätigkeiten der Eisenbahnen:

für jede Tätigkeitsgruppe die veränderlichen und festen Anwendungen oder die direkten und die Gemeinkosten, die dieser Tätigkeitsgruppe zugerechnet werden können.

Abschnitt II

Grundsätze der Kostenrechnung eines bestimmten Güterverkehrs

Artikel 4

Die Eisenbahnunternehmen benutzen den Grundsatz der Berechnung spezifischer Kosten für einen bestimmten Güterverkehr in geschlossenen Zügen. Als bestimmter Verkehr gilt ein neuer Verkehr oder ein Verkehr, dessen Aufgabe unter den bestehenden Bedingungen erwogen wird. In diesem Zusammenhang nehmen die Eisenbahnen zur Bestimmung der Transportmerkmale Bezug auf Anhang I der Verordnung.

Artikel 5

1. Die Eisenbahnunternehmen berechnen die spezifischen Kosten gemäß Artikel 4 nach weiteren, nachstehend aufgeführten Grundsätzen:

— die Berechnung der spezifischen Kosten erfolgt für einen Zeitraum, der der erwarteten Dauer des Verkehrs entspricht, dessen Kosten festgestellt werden,

— in der Kostenrechnung werden die voraussichtlichen Entwicklungen berücksichtigt.

2. Für die Berechnung der spezifischen Kosten können die Eisenbahnunternehmen Methoden eigener Wahl benutzen.

Artikel 6

1. Eisenbahnunternehmen, die an einem bestimmten grenzüberschreitenden Güterverkehr in geschlossenen Zügen beteiligt sind, teilen sich die spezifischen Kosten dieses Verkehrs auf Anfrage mit. Als grenzüberschreitender Güterverkehr gilt eine

---

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 6. Juli 1977 – 14 – 680 70 – E – Ve 43/77:

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 20. Juni 1977 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Güterbeförderung von oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten.

2. Die Eisenbahnunternehmen legen bei ihrer Kostenrechnung die Standardliste des Anhangs II zugrunde.

Abschnitt III

Grundsätze für die Verteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen

Artikel 7

1. Die Eisenbahnunternehmen wenden den Grundsatz der Berechnung spezifischer Kosten zur Verteilung der Aufwendungen auf die Tätigkeitsgruppen gemäß Absatz 2 an. Als Aufwendungen gelten die Aufwendungen nach Arten nach Maßgabe der Gewinn- und Verlustrechnung gemäß Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. . . ./. . des Rates vom . . . über Maßnahmen zur Vergleichbarmachung der Rechnungsführung in der Jahresrechnung der Eisenbahnunternehmen [2]) nach Abzug der staatlichen Ausgleichszahlungen und Beihilfen, um die sich die Aufwendungen verringern. Die Eisenbahnunternehmen verwenden die Tabelle in Anhang III um die Ausgleichszahlungen und Beihilfen gemäß den Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 [3]), 1192/69 [4]) und 1107/70 [5]), jeweils als Vermindung der Aufwendungen oder Erhöhung der Erträge zu verrechnen.

2. Es handelt sich um folgende Verkehrsarten:
   a) im Personen- und Gepäckverkehr:
      — Eisenbahnverkehr (je nach Bedarf der Eisenbahnen untergliedert),
      — Straßenverkehr,
      — Beförderung mit anderen Verkehrsträgern;
   b) im Güterverkehr:
      — geschlossene Züge,
      — Warengruppen und Wagenladungen,
      — Stückgutverkehr,
      — Straßenverkehr,
      — Beförderungen mit anderen Verkehrsträgern.

Artikel 8

1. Zur Aufteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen wenden die Eisenbahnunternehmen den Grundsatz der Berechnung der spezifischen Kosten für jede Tätigkeit an. Dabei wählen sie im Hinblick auf eine möglichst weitgehende Aufteilung der Aufwendungen einen der nachstehend aufgeführten Grundsätze:

   Benutzungsgrundsatz:

   Anrechnung der Aufwendungen im Verhältnis der Benutzung der jeweiligen Mittel durch die einzelnen Tätigkeitsgruppen.

   Verursachungsgrundsatz:

   Anteilsmäßige Verteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen, wobei die Anteile sich danach richten, welche Aufwendungen bei Wegfall bestimmter Tätigkeitsgruppen vermieden werden könnten. In Anwendung dieses Grundsatzes dürfen die Eisenbahnen nicht davon ausgehen, daß eine bestimmte Tätigkeitsgruppe die Hauptursache dieser spezifischen Aufwendungen ist, sondern sie müssen den Verursachungsgrundsatz auf alle beteiligten Tätigkeiten anwenden.

2. Die keiner Tätigkeitsgruppe zurechenbaren Aufwendungen müssen jedoch bei der Beurteilung der Gesamtergebnisse des Unternehmens berücksichtigt werden.

Artikel 9

Die Eisenbahnunternehmen teilen ihren Aufsichtsbehörden und der Kommission die Verteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen gemäß Artikel 8 binnen zehn Monaten nach Ende des jeweiligen Rechnungsjahres mit.

Abschnitt IV

Schlußbestimmungen

Artikel 10

1. Bei der Kommission wird ein beratender Ausschuß eingesetzt, der die Aufgabe hat, sie bei der Untersuchung der Anwendung der laut dieser Verordnung aufgestellten Grundsätze zu unterstützen.

2. Der Ausschuß nimmt zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung Stellung und untersucht Maßnahmen die auf die Verbesserung der Bestimmungen zielen.

3. Ein Vertreter der Kommission übernimmt den Vorsitz in diesem Ausschuß, der sich aus zwei Vertretern je Mitgliedsland, die von ihm benannt werden, zusammensetzt. Die Ausschußmitglieder können sich von Sachverständigen, die sie benennen, unterstützen lassen. Der Ausschuß wird von der Kommission einberufen, die das Sekretariat übernimmt.

Artikel 11

Die Anhänge I bis III sind Bestandteil dieser Verordnung.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

---

2) Dok. KOM (77) 76
3) ABl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 1
4) ABl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 8
5) ABl. EG Nr. L 130 vom 15. Juni 1970, S. 1

Anhang I

Analyse der Verkehrsmerkmale

Verkehrsmerkmale:

- Art und Umfang des durchzuführenden Verkehrs; regelmäßiger, jahreszeitlich schwankender oder ausnahmsweise anfallender Verkehr,
- Leitungsweg des Lastlaufes und gegebenenfalls des Leerrücklaufes der Wagen,
- Transportart (geschlossene Züge),
- Beförderungsart,
- Gewicht der Ladung und Durchschnittsbeladung des oder der Wagen,
- Gattung, Bauart und Merkmale des oder der verwendeten Wagen,

  (Bahneigene Wagen oder Privatwagen, . . . – gedeckt, offen, flach, . . . Eigengewicht, Länge . . .),
- Umlaufdauer der Wagen,
- Umweg- und Leerrücklaufkoeffizient der Wagen,
- Rangierarbeiten beim Lastlauf und gegebenenfalls beim Leerrücklauf der Güterwagen (beim Abgang, bei der Ankunft, unterwegs . . .),
- Organisation,
- Dauer des Verkehrs.

Merkmale der Züge, mit denen die Beförderungen durchgeführt würden:

- Nummer und Gattung der Züge,
- Zugförderungsart und Baureihe der benutzten Triebfahrzeuge,
- Länge des Beförderungsweges,
- Laufleistungen der Triebfahrzeuge (einschließlich der Schiebe und Leerfahrten . . .),
- Bruttogewicht der Züge (zulässiges und tatsächliches Durchschnittsgewicht),
- Dienstdauer des Personals (Triebfahrzeugpersonal, Zugbegleitpersonal . . .),
- Organisation,

für die benutzten Streckenabschnitte.

Merkmale der benutzten Beförderungswege:

- Gefälle,
- höchstzulässige und durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten,
- Verkehrszusammensetzung und -aufkommen, Streckenkapazität,
- Achslast.

Anhang II

Musterverzeichnis der für die Berechnung der spezifischen Kosten des Güterverkehrs zu berücksichtigenden Bestandteile

1. Verwaltung.
2. Sonstige allgemeine Kosten.
3. Soziallasten.
4. Steuern und Abgaben.
5. Verschiedene allgemeine Aufwendungen und Entschädigungen.
6. Abfertigung.
7. Rangierdienst.
8. Sonstige Bahnhofskosten.
9. Zugbegleitdienst.
10. Allgemeiner Dienst bei den Depots und Vorbereitung der Triebfahrzeuge.
11. Triebfahrzeugfahrdienst.
12. Verbrauch der Triebfahrzeuge.
13. Unterhaltung der Triebfahrzeuge.
14. Unterhaltung der Güterwagen.
15. Unterhaltung der anderen Transportmittel.
16. Abschreibung oder Erneuerung und Anmietung von Triebfahrzeugen, Wagen und anderen Transportmitteln.
17. Unterhaltung und Abschreibung oder Erneuerung des Oberbaus.
18. Unterhaltung und Abschreibung oder Erneuerung der Kunstbauten.
19. Unterhaltung und Abschreibung oder Erneuerung der ortsfesten Anlagen für elektrische Zugförderung.
20. Unterhaltung und Abschreibung oder Erneuerung der Signal- und Fernmeldeanlagen.
21. Unterhaltung und Abschreibung oder Erneuerung der Gebäude.
22. Unterhaltung und Abschreibung oder Erneuerung der sonstigen Bahnanlagen.
23. Finanzaufwendungen.

Anhang III

**Übersicht über die Verteilung der staatlichen Ausgleichszahlungen und Beihilfen gemäß den Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 [1]), 1192/69 [2]) und 1107/70 [3])
zur Verminderung der Aufwendungen bzw. Erhöhung der Erträge**

Ausgleichszahlungen und Beihilfen, die die Aufwendungen vermindern	Ausgleichszahlungen und Beihilfen, die die Erträge erhöhen
Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 über die Normalisierung der Konten.	Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes.
Verordnung (EWG) Nr. 1107/70: — Ausgaben für Verkehrswege, mit denen andere Verkehrsunternehmen nicht belastet sind; — Ausgaben für die Forschung nach und die Entwicklung von Verkehrsformen und -mitteln, die für die Allgemeinheit wirtschaftlich sind.	Verordnung (EWG) Nr. 1107/70: — Tarifpflichten, die in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht enthalten sind.

1) ABl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 1
2) ABl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 8
3) ABl. EG Nr. L 130 vom 15. Juni 1970

Begründung

Abschnitt I

Rechtsgrundlagen, Ziele und allgemeiner Grundsatz

Rechtsgrundlagen

1. Nach Artikel 8 Ziffer 2 der Entscheidung Nr. 75/327/EWG [1]) des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten legt der Rat „vor dem 1. Januar 1978 auf Vorschlag der Kommission . . . einheitliche Grundsätze für die Berechnung der Kosten" der Eisenbahnunternehmen fest.

2. In Artikel 8 Ziffern 3 und 4 der vorgenannten Entscheidung heißt es, daß das Eisenbahnunternehmen als Übergangsregelung „dem Staat die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stellt, die eine detaillierte Beurteilung der finanziellen Ergebnisse jeder der Tätigkeitsgruppen" erlauben.

„ i) Personenverkehr:
- im Schienenverkehr (nach Möglichkeit unterteilt in Nah- und Fernverkehr oder in Schnell- und Eilzugverkehr einerseits und andere Eisenbahndienste andererseits),
- im Straßenverkehr,
- in anderen Beförderungsarten;

ii) Güterverkehr:
- in Zügen und Wagenladungen,
- im Stückgutverkehr,
- im Straßenverkehr".

3. Der Vorschlag zielt darauf ab, diesen Bestimmungen im Sinne der Entschließung des Rates vom 27. Juni 1974 [2]) zu entsprechen, in der die Kostenrechnung als ein wichtiger Faktor nicht nur für die kommerzielle Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen, sondern auch für den Leistungsvergleich zwischen den Eisenbahnen angesehen wird.

Ziele

4. In diesem Vorschlag werden mittels der Kostenrechnung zwei Hauptziele verfolgt:

Erstens soll dieser Vorschlag zur Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen im Hinblick auf ihre finanzielle Sanierung beitragen. In einer ersten Phase sollte man sich auf den Güterverkehr einer gewissen Wichtigkeit beschränken und für diesen durch Berücksichtigung der in diesem Vorschlag aufgeführten Grundsätze die Zusammenarbeit und das Management bei den folgenden Operationen verbessern:

- Berechnung von durchgehenden Kosten;
- Untersuchung des kommerziellen Interesses an der Annahme des Verkehrs

und, mit Bezug auf den grenzüberschreitenden Verkehr,

- Verteilung der Einnahmen auf die an diesem Verkehr beteiligten Eisenbahnen.

5. Ein zweites wichtiges Ziel ist es, eine ständige Beurteilung der finanziellen Ergebnisse auf den verschiedenen Tätigkeitsgebieten der Eisenbahnunternehmen zu ermöglichen. Die Kommission hat bereits einen Verordnungsvorschlag [3]) vorgelegt, welcher hauptsächlich der ersten Vorschrift von Artikel 8 Ziffer 2 der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975 entspricht, d. h. „die Rechnungsführung und die Jahresrechnung aller Eisenbahnunternehmen vergleichbar zu machen". Mit diesem Verordnungsvorschlag ist es jedoch nicht möglich, den Bestimmungen von Artikel 8 Ziffern 3 und 4 der vorgenannten Entscheidung vollständig zu entsprechen. Aus diesem Grund sollen in diesem Verordnungsvorschlag ergänzende Maßnahmen bezüglich der Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Aufsichtsbehörden sowie zum Vergleich den Eisenbahnunternehmen untereinander vorgesehen werden.

Allgemeiner Grundsatz

6. Zur Erreichung dieser Ziele wird vorgeschlagen, daß die Eisenbahnunternehmen ab 1. Januar 1979 den Grundsatz der Berechnung der spezifischen Kosten auf zwei Gebieten anwenden, nämlich einmal zur Bestimmung der Kosten eines bestimmten Verkehrs und zum anderen zur Verteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen.

Als spezifische Kosten gelten:

6.1. im Falle von Güterverkehr

a) für einen neuen Verkehr, die diesem Verkehr zuscheidbaren veränderlichen und festen Kosten, oder die direkten und die Gemeinkosten;

b) für einen bestehenden Verkehr, dessen Aufgabe unter den bestehenden Bedingungen erwogen wird, die Kosten, die wegfallen würden, wenn dieser Verkehr entfiele;

6.2. im Falle der gesamten Tätigkeiten der Eisenbahnen

- für eine Tätigkeitsgruppe die veränderlichen und fixen Aufwendungen oder die direkten und die Gemeinkosten, die dieser Tätigkeitsgruppe zuscheidbar sind.

Abschnitt II

Kostenrechnungsgrundsatz für einen bestimmten Güterverkehr

7. Es wird vorgeschlagen, den Grundsatz der Berechnung spezifischer Kosten auf bestimmte Güterverkehre anzuwenden. Da die mit diesem Verfahren verbundene gründliche Kostenuntersuchung nur für Verkehr ab einer gewissen Wichtigkeit vertretbar ist, wird vorgeschlagen, sich auf die bestimmten Güterverkehre mit geschlossenen Zügen zu beschränken.

8. Dieser Grundsatz der Kostenrechnung soll nach den folgenden Gesichtspunkten ausgerichtet werden:

---

[1]) ABl. EG Nr. L 152 vom 12. Juni 1975, S. 3

[2]) ABl. EG Nr. C 111 vom 13. September 1974

[3]) Dok. KOM(77)76

— die Berechnung der spezifischen Kosten erfolgt für den gleichen Zeitraum wie die erwartete Dauer des Verkehrs, dessen Kosten festgestellt werden;

— in der Kostenrechnung werden die voraussichtlichen Entwicklungen berücksichtigt.

9. Es wird vorgeschlagen, es den Eisenbahnunternehmen in einer ersten Phase freizustellen, welche Methode sie für ihre Kostenermittlung wählen wollen.

10. Um ein gewisses Maß an Vergleichbarkeit zu gewährleisten, sind die für die Berechnung zu berücksichtigenden Kostenbestandteile in einem dem Vorschlag als Anlage beigefügten Musterverzeichnis aufgeführt, das den Eisenbahnunternehmen als Schema dienen soll.

11. Die auf diese Weise für einen bestimmten Verkehr ermittelten Kosten wären für die kommerziellen Dienststellen der Eisenbahnen Grundlagen sowohl für die Annahmebedingungen eines neuen Verkehrs als auch für die Fortführung eines bestehenden Verkehrs zu den derzeitigen Bedingungen. Sie könnten auch als wichtiger Faktor bei der Preisbildung und – im grenzüberschreitenden Verkehr – bei der Einnahmeverteilung auf die beteiligten Eisenbahnen dienen.

12. Um die kommerzielle Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen zu verstärken und ihnen in einem Bereich, in dem sie oft im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen, richtige Entscheidungen zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, daß sich die an einem bestimmten grenzüberschreitenden Güterverkehr mit geschlossenen Zügen beteiligten Eisenbahnunternehmen auf Anfrage die spezifischen Kosten dieses Verkehrs mitteilen. Eine solche Bestimmung liegt auf der Linie von Artikel 11 Abs. 1 der Verordnung vom 20. Mai 1975.

Abschnitt III

Grundsätze für die Verteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen

13. Es wird vorgeschlagen, den Grundsatz zur Berechnung spezifischer Kosten auf die Verteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen anzuwenden.

14. Die zu verteilenden Aufwendungen sind die in der Gewinn- und Verlustrechnung der in Punkt 5 erwähnten Rechnungsführung eingetragenen und nach Arten gegliederten Gesamtaufwendungen abzüglich derjenigen Ausgleichszahlungen und Beihilfen gemäß Verordnung 1191/69[4]), 1192/69[5]) und 1107/70[6]), die die Aufwendungen vermindern.

15. Der hier verfolgte Zweck ist eine so weit wie möglich gehende Aufteilung der Aufwendungen auf die Tätigkeitsgruppen, so daß ein Minimum an nicht aufgeteilten Aufwendungen verbleibt. Bei der Anwendung des bereits erläuterten Grundsatzes der Berechnung spezifischer Kosten soll die Verteilung der Aufwendungen weitergeführt werden, und zwar mittels zwei verschiedener Grundsätze – der Benutzung und der Verursachung – je nach freier Wahl der Eisenbahnunternehmen. Mit dieser Wahlmöglichkeit sollen die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen ihre spezielle Struktur berücksichtigen können.

16. Ein Vergleich zwischen den Aufwendungen für jede im folgenden bestimmte Tätigkeitsgruppe und den in der Gewinn- und Verlustrechnung des in Ziffer 5 genannten Kontenplans ausgewiesenen Erträgen könnte die Möglichkeit bieten, die Ergebnisse nach Tätigkeitsgruppen zu beurteilen.

Um ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den Verkehrszweigen Reise- und Güterverkehr zu erreichen als dies in Artikel 8.3 der Entscheidung vom 20. Mai 1975 vorgesehen ist, wird vorgeschlagen, die folgende Untergruppe hinzuzufügen:

„Güterverkehr mit anderen Verkehrsmitteln"
und die Untergruppe
„Züge und Wagenladungen"
zu unterteilen.

Die Aufwendungen, die nicht einer Tätigkeitsgruppe zuscheidbar sind, müssen bei der Betrachtung der Gesamtergebnisse des Unternehmens in Erwägung gezogen werden.

17. Es wird vorgeschlagen, daß die Eisenbahngesellschaften ihrer Aufsichtsbehörde die Ergebnisse der Verteilung der Aufwendungen nach Tätigkeitsgruppen mitteilen. Die Mitteilung dieser Ergebnisse an die Kommission könnte dem Vergleich zwischen den Unternehmen dienen.

Abschnitt IV

Schlußbestimmungen

18. Die Bestimmungen dieses Vorschlags stellen den allerersten Ansatz eines wichtigen Prozesses in einer komplizierten Materie dar, der jedoch eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung der Entscheidung vom 20. Mai 1975 und die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen ist. Deshalb müssen die möglichen Entwicklungen der angeführten Grundsätze und die eventuelle Erweiterung des Anwendungsbereichs sorgfältig geprüft werden. Es wurde daher für notwendig gehalten, bei der Kommission einen beratenden Ausschuß einzusetzen, der die Kommission bei ihrer Aufgabe, auf die Anwendung der in der Verordnung festgelegten Grundsätze zu achten und Maßnahmen zur Verbesserung der in dieser ersten Stufe vorgeschlagenen Bestimmungen zu untersuchen, unterstützen soll.

Bei allen diesen Überlegungen hat die Kommission natürlich die Erfahrungen des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) berücksichtigt. Darüberhinaus hat die Kommission während der Vorarbeiten zu diesem Vorschlag auf mehreren Sitzungen mit den Vertretern der Neunergruppe der UIC eingehend geprüft, welche Probleme vorrangig zu behandeln sind und in welcher Richtung ihre Lösung zu suchen ist. Dieser Vorschlag ist zum großen Teil das Ergebnis dieser Untersuchungen.

[4]) und [5]) Abl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969
[6]) ABl. EG Nr. L 130 vom 15. Juni 1970